DZIENNIK URZĘDOWY

Wojewódzkiej Rady Narodowej

W KOSZALINIE

Koszalin, dnia 25 stycznia 1973 r. Nr 1 Poz. 1-2

Treść:

PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE

Poz. 1

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE
Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego
z dnia 30 grudnia 1972 r.

PRZEPISY PORTOWE

Na podstawie art. 7 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. Nr 6, poz. 35) zarządza się, co następuje:

Część I — Przepisy ogólne

Rozdział I.

Przepisy wstępne

§ 1

1. W rozumieniu zarządzenia oznaczają:
— określenie „obszar morskiego portu" — obszar lądowy wraz z wewnętrznym obszarem wodnym — zwany dalej „portem" oraz zewnętrzny obszar wodny — zwany dalej „redą",
— określenie „kotwicowisko" — miejsce oczekiwania statków na wejście do portu,
— określenie „międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu" — w skrócie m.p.z.z.m. — przepisy stanowiące załącznik do rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 5. VIII. 1965 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz. U. Nr 36, poz. 229),
— „urządzenia portowe" — wszelkie lądowe i wodne urządzenia służące do cumowania i postoju statków, przeładunku, przemieszczania i składowania oraz inne obiekty i urządzenia niezbędne w eksploatacji portu lub dla użytku ogólnego,
— określenie „użytkownik" — jednostkę gospodarki uspołecznionej lub inną osobę prawną zarządzającą w zakresie eksploatacji akwenami, nabrzeżami, bądź urządzeniami portowymi.

2. Za „tor wodny" w rozumieniu zarządzenia uważa się:
1) część drogi wodnej, wyznaczoną przez:
   — stałe znaki nawigacyjne, oznaczone na mapach morskich oraz pławy nawigacyjne,
   — główki falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących dla ochrony brzegów,
2) akwen między wysuniętymi falochronami,
3) akwen między brzegami rzek, tam gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.

3. Szerokość żeglowną torów wodnych wyznaczają aktualne sondaże. Pławy nawigacyjne na torach wodnych mają charakter znaków niestałych i służą jedynie jako znaki pomocnicze.

§ 2

1. Przepisy zarządzenia, zwane dalej przepisami portowymi, regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów, leżących w zakresie właściwości terytorialnej Koszalińskiego Urzędu Morskiego.

2. Przepisy portowe stosuje się odpowiednio również do morskich przystani, kotwicowisk położonych poza obszarem portów oraz torów wodnych łączących te kotwicowiska z wodami portowymi.

3. Granice morskich portów, przystani i ich red określają odrębne przepisy.

§ 3

Sprawy sanitarne, celne, ochrony przeciwpożarowej oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich regulują odrębne przepisy.

§ 4

Przepisy portowe stosuje się do statków, wodnosamolotów oraz użytkowników i osób fizycznych znajdujących się na obszarze morskich portów.

§ 5

1. Korzystanie z morskich portów oraz ich urządzeń przeznaczonych do użytku ogólnego dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i w przepisach odrębnych.

2. Korzystanie z urządzeń portowych dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń, o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 6

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawują kapitanaty portów.

2. Ilekroć w przepisach portowych jest mowa o kapitanacie portu należy przez to rozumieć również bosmanat portu.

§ 7

1. Kapitan portu może chwilowo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli wymagają tego warunki bezpieczeństwa.

2. Zarządzone ograniczenie albo zamknięcie ruchu kapitanat portu podaje do wiadomości:
1) jeżeli dotyczy ruchu statków — przez wywieszenie sygnałów przewidzianych w § 51,
2) jeżeli dotyczy ruchu na nabrzeżach, pomostach i w przystaniach — przez zawiadomienie użytkownika urządzenia i ogłoszenie na tablicy kapitanatu portu.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt. 2, obowiązek rozmieszczenia tablic i znaków ostrzegawczych ciąży na użytkowniku urządzenia.

§ 8

1. Kierownicy statków oraz inne osoby, korzystające z portów i ich urządzeń albo przebywające z innych powodów na obszarze portu, obowiązane są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, przerw w pracy portu i szkód wzajemnych.

2. Kierownik statku oraz inne osoby kierujące pracą w porcie obowiązane są zawiadomić kapitanat portu o spostrzeżonych awariach statków i urządzeń portowych.

§ 9

1. Osoby korzystające z portu i jego urządzeń obowiązane są udzielać informacji i pomocy funkcjonariuszom kapitanatu portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu kierownik statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu dokumenty okrętowe i żeglarskie.

§ 10

1. Fukcjonariusze kapitanatu portu mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki i do ładowni statków oraz na place, do magazynów i innych urządzeń portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych.

2. Na wezwanie funkcjonariusza kapitanatu portu każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż.

§ 11

1. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo wydawania poleceń mających na celu zapobieganie niebezpieczeństwom zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu na statku i na lądzie, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom i zwracania się w razie potrzeby do właściwych organów o pomoc.

2. Osoby przebywające na terenie portu obowiązane są stosować się do poleceń wydanych przez funkcjonariuszy kapitanatu portu, o których mowa w ust. 1.

3. Polecenia funkcjonariuszy kapitanatu portu wydane w zakresie bezpieczeństwa i porządku portowego są natychmiast wykonalne, chyba, że określono inny termin wykonania.

§ 12

1. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez załogę statku jest kierownik statku, a przez użytkownika — dyrektor albo kierownik właściwego działu służby.

2. Kierownik statku, jak też użytkownik — dyrektor lub kierownik właściwego działu służby — każdy w zakresie swoich obowiązków służbowych obowiązani są dopilnować, aby członkowie załogi statku bądź podlegli pracownicy przestrzegali ściśle przepisów portowych.

§ 13

1. Tekst przepisów portowych powinien stale znajdować się na statkach polskich przebywających w portach objętych terytorialnym zakresem działania KUM, z wyjątkiem łodzi bezpokładowych, oraz w biurach portowych przedsiębiorstw maklerskich.

2. Przedsiębiorstwa maklerskie powinny na żądanie kapitanów statków obcych bander udostępnić im odpowiednio przygotowane teksty (wyciągi) przepisów portowych.

Rozdział II

Ruch statków i zapobieganie zderzeniom

Przepisy ogólne

§ 14

W zakresie zapobiegania zderzeniom mają zastosowanie prawidła m.p.z.z.m. chyba, że z przepisów szczególnych niniejszego rozdziału wynika co innego.

§ 15

Światła określone w przepisach szczególnych niniejszego rozdziału powinny być widzialne z odległości co najmniej 2 mil morskich.

§ 16

1. Średnica kuli lub walca oraz średnica podstawy i wysokość stożka powinna wynosić co najmniej 0,61 m (2 stopy) a wysokość walca — co najmniej 0,91 m (3 stopy). Na statkach o długości poniżej 19,80 m (65 stóp) wymiary te mogą być o połowę mniejsze.

2. Światła i znaki powinny być widoczne dookoła całego widnokręgu.

3. Jeżeli światła i znaki nie mogą być noszone na przepisanej wysokości, to powinny być noszone mozliwie najwyżej, jednak nie niżej niż światła burtowe statku.

4. Światła i znaki, które mają być umieszczone jedne nad drugimi powinny znajdować się w linii pionowej. Odstęp między poszczególnymi światłami lub znakami powinien wynosić 1,83 m (6 stóp), o ile przepis szczególny niniejszego rodziału nie stanowi inaczej.

§ 17

1. Statek pokazuje światła od zachodu do wschodu słońca (nocą) zaś znaki — od wschodu do zachodu słońca (dniem), przy każdej pogodzie.

2. Światła powinny być również pokazywane w dzień podczas ograniczonej widzialności i we wszystkich innych okolicznościach, w których uważa się to za potrzebne.

§ 18

1. Światła statku, których noszenie nie jest nakazane, powinny być przysłonięte w taki sposób, aby wykluczały powstanie pomyłek ze światłami przepisanymi.

2. Oświetlenie statków reflektorami przez inne statki jest zabronione. Zakaz nie dotyczy statków specjalnej służby państwowej i statków będących w akcji ratowniczej; jednakże nie wolno oświetlać mostku statku będącego w drodze.

Światła i znaki dzienne statków

§ 19

Statki specjalnej służby państwowej inne niż pilotowe, lodołamacze i szkolne, gdy pełnią służbę i są w drodze powinny nosić:

— w nocy: na szczycie przedniego masztu, bądź na dachu nadbudówki widoczne dookoła widnokręgu światło zielone,

— w dzień: swoją flagę służbową wg ustalonego wzoru, w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

§ 20

1. Statek z ładunkiem materiałów wybuchowych lub przewożący ciecze palne, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy powinien nosić w miejscu, skąd będą najlepiej widoczne, następujące sygnały:

1) statek z ładunkiem materiałów wybuchowych lub przewożący ciecze palne klasy III, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy:
   — w nocy: światło czerwone widoczne dookoła widnokręgu,
   — w dzień flagę „B" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich.
2) statek przewożący ciecze palne I lub II klasy, bądź nie odgazowany po przewozie takich cieczy:
   — w nocy: trzy światła czerwone umieszczone pionowo jedno nad drugim widoczne dookoła widnokręgu,
   — w dzień flagę „B" a pod nią flagę „1" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich.

2. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do statku przewożącego:

1) materiały wybuchowe o łącznej wadze do 450 kg w zatwierdzonym opakowaniu,
2) środki sygnalizacyjne dla potrzeb własnych lub celów ratowniczych,
3) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

§ 21

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy holowniczej, w porze nocnej powinien nosić światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie.

2. Statek w drodze bez maszyny gotowej do użycia, który korzysta z pomocy holowniczej, powinien nosić:
— w nocy: światła jak statek o napędzie mechanicznym płynący samodzielnie oraz dodatkowe 2 czerwone światła, umieszczone jedno nad drugim,
— w dzień: dwie czarne kule, umieszczone jedna nad drugą.

§ 22

1. Prom portowy o napędzie mechanicznym w drodze powinien nosić:
— w nocy: światło żółte pulsujące nad przednim światłem masztowym, o 15—60 impulsach na minutę,
— w dzień: kulę żółtą w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna.

2. Prom linowy lub łańcuchowy w drodze powinien nosić światła żółte na dziobie i rufie, umieszczone na jednakowej wysokości co najmniej 1 m powyżej nadburcia.

§ 23

Łodzie żaglowe i jachty idące pod żaglami powinny nosić światła burtowe i rufowe, a ponadto w czasie żeglugi po torach wodnych przy zbliżaniu się do innych statków winny oświetlać żagle.

§ 24

1. Statek o długości poniżej 45,75 m (150 stóp) przycumowany do nabrzeża, falochronu, pomostu albo innego urządzenia portowego, powinien pokazywać w środku jego długości jedno światło białe umieszczone na wysokości górnego pokładu od strony wody, zaś statek o długości 45,75 m i więcej — dwa takie światła umieszczone po jednym w dziobowej i rufowej części statku na wysokości górnego pokładu od strony wody.

2. Jeżeli podczas postoju dziób lub rufa statku wystaje poza nabrzeże lub pomost na drogę wodną, statek powinien pokazywać na końcu wystającej części na wysokości górnego pokładu światło białe, niezależnie od świateł określonych w ust. 1.

3. Urządzenie przycumowanego statku wystające poza jego burtę więcej niż 1 m powinno być oznaczone w nocy białym światłem.

4. Jeżeli kilka statków stoi przycumowanych burta w burtę, światła przepisane w ust. 1 powinien nosić tylko statek znajdujący się na zewnątrz, jeżeli jednak długość jednego ze statków wewnętrznych wynosi 45,75 m lub więcej, a statku zewnętrznego poniżej 45,75 m, to taki statek wewnętrzny powinien nosić światła przepisane w ust. 1.

§ 25

Na urządzeniach lądowych i wodnych, wymagających ochrony w związku z ruchem statków, mogą być stosowane następujące sygnały ostrzegawcze:
— w nocy: światło czerwone,
— w dzień: flaga czerwona.

O zastosowaniu tych sygnałów należy powiadomić kapitanat portu.

§ 26

Jeżeli ze względów bezpieczeństwa mijanie może nastąpić tylko po jednej stronie pogłębiarki lub statku, z którego pracuje nurek, to statek taki powinien nosić po stronie, po której może nastąpić mijanie:
— w nocy: światła czerwone, białe, czerwone umieszczone jedno pod drugim,
— w dzień: biały romb między dwiema czerwonymi kulami, umieszczone jedno pod drugim,

zaś po stronie, po której mijanie jest zabronione:
— w nocy: czerwone światło,
— w dzień: czerwoną kulę.

§ 27

Statek na mieliźnie powinien poza sygnałami nakazanymi prawidłami m.p.z.z.m. nosić po stronie, po której może nastąpić przejście:
— w nocy: światło zielone,
— w dzień: czarny stożek skierowany wierzchołkiem ku górze.

Sygnały dźwiękowe statków

§ 28

Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny dawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych m.p. z.z.m. i przepisami portowymi.

§ 29

Statek, na którym wybuchł pożar, albo który jest zagrożony pożarem, powinien aż do chwili przybycia pomocy bić w dzwon, dając jednocześnie z przerwami nie większymi aniżeli jedna minuta sygnał: dwa krótkie i jeden długi dźwięk (. . —).

§ 30

Statek o napędzie mechanicznym w drodze, który nagle stracił zdolność manewrowania albo z innych powodów przedstawia sobą niebezpieczeństwo dla innych statków albo też zamierza uprzedzić statki o grożącym mu niebezpieczeństwie, powinien przy zbliżaniu się innego statku dać sygnał: jeden długi i dwa krótkie dźwięki (—..), powtarzany w razie potrzeby.

§ 31

1. W określonych niżej sytuacjach statek powinien dawać następujące sygnały dźwiękowe:

1) przed zasłoniętymi zakrętami, przecięciami torów wodnych, przystaniami promów i mostami, przy odcumowywaniu oraz dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (—),
2) jeżeli statek chce wyprzedzić inny statek w miejscach, gdzie jest to dozwolone: jeden długi, dwa krótkie i jeden długi (— . . —), a statek wyprzedzany: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (—.—.) — jeżeli godzi się na wprzedzenie po jego lewej burcie albo jeden długi, jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (—.—..) — jeżeli godzi się na wyprzedzenie po jego prawej burcie; jeżeli zaś nie godzi się na wyprzedzenie go — jeden długi, cztery krótkie (—....),
3) statek specjalnej służby państwowej dla zatrzymania innego statku: dwa długie, dwa krótkie (——..),
4) jeżeli statek zamyka sobą przejście na torze innym statkom i nie zezwala na wyprzedzenie lub wymijanie go przez inne statki: cztery długie (————),
5) dla wezwania holownika: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (—.—),
6) dla żądania zmniejszenia szybkości holowania: cztery krótkie (....),
7) dla zwiększenia szybkości holowania: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki, jeden długi (.—.—),
8) dla holowania statków wprost: jeden krótki, jeden długi (.—),
9) dla zwiększenia momentu skręcającego statek przez holownik: powtórzenie sygnału danego dla wskazania w jakim kierunku należy ciągnąć,
10) dla uprzedzenia statku holowanego o konieczności rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (.—..),
11) dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi, jeden krótki (—.),
12) dla rzucenia holu przez holownik: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (.—..),
13) dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (— ... —),
14) dla wezwania organu ochrony granic: jeden krótki, dwa długie (. — —),
15) dla wezwania o włączenie UKF: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (.—.),
16) dla podanie informacji „czekam": dwa długie (— —).

§ 32

Promy linowe i łańcuchowe w drodze powinny dawać jako sygnał mgłowy: pojedyncze silne uderzenia w dzwon w odstępach 4 — 5 sekund.

Zasady ruchu statków

§ 33

1. Na torach wodnych prowadzących do wejść portowych oraz w wąskich przejściach jak: kanały portowe, rzeki, wejścia do portu i basenu portowego, obowiązuje ruch prawostronny.

2. W przypadkach istnienia oczywistych przeszkód lub przepisów dla danego odcinka toru lub przejścia nakazujących statkowi trzymanie się tej strony toru lub przejścia, która leży po jego lewej burcie, statek może mijać się ze statkiem idącym kursem przeciwnym prawą burtą.

§ 34

1. Statek wchodzący do portu powinien ustąpić z drogi statkowi wychodzącemu z portu.

2. Postanowienie ust. 1 ma odpowiednie zastosowanie w wejściach do kanałów i basenów portowych oraz w ujściach rzek, jeżeli jednoczesne bezpieczne przejście kilku statków nie jest wykonalne.

§ 35

Wyprzedzanie na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, wewnątrz portu oraz przed i pod mostami jest zabronione. Zakaz wyprzedzania nie dotyczy statków specjalnej służby państwowej oraz statków obsługi portowej, z wyjątkiem statków szkolnych.

§ 36

Statek, który zamierza iść w poprzek lub wskos toru powinien odczekać, dopóki tor wodny nie będzie wolny.

§ 37

Statek może przeciąć kurs promu linowego lub łańcuchowego dopiero wówczas, gdy prom dobije do nabrzeża.

§ 38

1. Statek wykonujący obrót nie powinien utrudniać ruchu statków idących wzdłuż toru wodnego lub wąskiego przejścia.

2. Statek, który osiadł na mieliźnie lub na torze wodnym i wykonuje własnymi siłami albo przy pomocy holowników manewry w celu zejścia z niej, powinien na sygnał ostrzegawczy zbliżającego się innego statku, zmuszonego przejść obok niego w bliskiej odległości, wstrzymać się z dalszymi manewrami do chwili przejścia tego statku.

§ 39

Przy przechodzeniu pod mostem statek idący w górę rzeki powinien ustąpić z drogi statkowi idącemu w dół rzeki, chyba, że jest dość miejsca na bezpieczne mijanie.

§ 40

1. Przechodzenie pod mostem zwodzonym jest dozwolone dopiero po otrzymaniu zgody na przejście.

2. Statek żądający otwarcia mostu powinien dawać z odległości około 500 m powtarzany w miarę potrzeby sygnał: dwa krótkie, jeden długi i jeden krótki dźwięk (..—.).

3. Sygnałem oznaczającym wolne przejście jest światło zielone, sygnałem oznaczającym zamknięte przejście jest światło czerwone, zaś sygnałem oznaczającym przygotowywanie mostu do otwarcia — światło żółte.

4. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty pokazuje się trzy czerwone światła, umieszczone pionowo w odstępach 0,5 m.

5. Do czasu otrzymania sygnału wolnego przejścia statek nie powinien zbliżać się do mostu na odległość mniejszą niż 100 m.

§ 41

1. Statek w drodze powinien mieć co najmniej jedną kotwicę gotową do rzucenia.

2. Zabrania się:

1) rzucania, wywożenia i włóczenia kotwic i łańcuchów kotwicznych w miejscach przebiegu kabli podwodnych, lin lub łańcuchów promowych,

— w odległości mniejszej niż 50 m od linii ich ułożenia, wytyczonej tablicami ostrzegawczymi,

2) umocowania kotwic na umocnieniach i urządzeniach brzegowych.

§ 42

1. Kotwiczenie statku poza redą lub kotwicowiskiem dozwolone jest tylko w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa.

2. Statek na kotwicy nie powinien przy łukowaniu wchodzić na tor wodny.

3. Jeżeli statek zmuszony jest zakotwiczyć na torze wodnym, powinien obrać takie miejsce dla rzucenia kotwicy, aby postój na kotwicy miał miejsce najdalej, jak tylko możliwe od linii nabieżnika i świateł sektorowych oraz powiadomić o tym kapitanat portu.

Po ustaniu tych przyczyn statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

4. Postanowienia ust. 1—3 nie mają zastosowania do statków zajętych pracami hydrograficznymi, podwodnymi lub związanymi z oznakowaniem nawigacyjnym; w żadnym jednak razie statki takie nie mogą pozostawać na kotwicy po zakończeniu czynności związanych z tymi pracami.

5. Pogłębiarki, kafary, dźwigi pływające i inne tego rodzaju urządzenia pływające powinny oznaczyć miejsce rzucenia kotwic pławami pomarańczowymi o średnicy co najmniej 0,50 m.

6. Prace wymienione w ust. 4 mogą być prowadzone po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu, który powinien być informowany bieżąco o pozycji statku, oznakowaniu kotwic oraz o przebiegu prac i ich zakończeniu.

§ 43

Przy podchodzeniu, dobijaniu i odbijaniu od falochronu, nabrzeża lub pomostu statek powinien tak pracować śrubami, aby nie uszkodzić urządzeń portowych.

§ 44

W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statek powinien, jeżeli to jest możliwe, zejść poza tor wodny na najpłytszą wodę.

§ 45

1. Przesuwanie pław nawigacyjnych, beczek i pław cumowniczych i innych urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz zbliżanie się do nich w sposób grożący ich przesunięciem lub uszkodzeniem jest zabronione.

2. Kierownik statku lub pilot, który spostrzeże brak znaku nawigacyjnego, jego uszkodzenie, wadliwe działanie bądź przesunięcie, obowiązany jest zawiadomić niezwłocznie właściwy lub najbliższy kapitanat portu.

§ 46

Zabrania się na obszarze portu i redy (kotwicowiska) przeprowadzania statkiem prób stateczności oraz prób urządzeń napędowych bez zgody kapitana portu.

§ 47

1. Zespoły holownicze, jeżeli na to pozwala ich zanurzenie, powinny trzymać się najdalej od tej strony toru, która leży po ich lewej burcie.

2. Trudne w manewrowaniu zespoły holownicze, w skład których wchodzą doki pływające, duże pontony (o długosci powyżej 45, 75 m) i wraki, na rozpoczęcie żeglugi na obszarze portu lub wejście z morza do portu muszą posiadać specjalne zezwolenie kapitana portu, które jednocześnie będzie określało warunki, na jakich żeglugę tę mogą one odbywać.

3. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą małe pontony (o długości poniżej 45,75 m), dźwigi pływające, kafary i inne tego rodzaju urządzenia mogą uprawiać żeglugę na obszarze portu po uprzednim zgłoszeniu i otrzymaniu na to zgody kapitanatu portu.

4. W razie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, zespoły holownicze określone w ust. 2 i 3 powinny się zatrzymać i zakotwiczyć w miarę możliwości poza torem wodnym, jeżeli na to pozwalają warunki nawigacyjne i powiadomić o tym kapitanat portu.

5. W przypadku awarii zespół holowniczy obowiązany jest niezwłocznie ustąpić ze środka toru wodnego. Opuszcze-

nie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

§ 48

1. Statki podchodzące do pogłębiarek winny około 500 m przed mijaniem się dać sygnał jeden długi (—) ostrzegawczy, na co pogłębiarka odpowiada sygnałem jednym długim i jednym krótkim (—.), jeżeli schodzi na prawą stronę toru wodnego; jednym długim i dwoma krótkim (—..), jeżeli schodzi na lewą stronę toru wodnego.

2. W przypadku, kiedy statek, z którego pracuje nurek, znajduje się w pobliżu osi toru wodnego, podaje sygnały określone w ust. 1.

3. Pogłębiarki i statki, z których pracuje nurek, które nie godzą się na wymijanie, podają sygnał: jeden długi i cztery krótkie (—....).

§ 49

Stojące na torze wodnym; pogłębiarka, statek z którego pracuje nurek, statek ustawiony dla oznakowania wraku lub pracujący przy wraku i inne urządzenia pływające używane do prac na torach wodnych, które mogą być mijane tylko po jednej stronie, powinny w czasie mgły z przerwami nie większymi niż jedna minuta bić gwałtownie w dzwon przez około 5 sekund, z następującym po krótkiej przerwie sygnałem:

1) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, pojedynczymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić lewą stroną toru wodnego, licząc od morza,
2) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi, podwójnymi uderzeniami w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić prawą stroną toru wodnego, licząc od morza.

§ 50

1. Statek nie może wejść do portu, jeżeli zagraża bezpieczeństwu żeglugi i porządkowi portowemu. W szczególności zabrania się wchodzenia do portu bez zezwolenia kapitana portu:

1) statkom z ładunkami materiałów wybuchowych lub przewożącym ciecze palne klasy I lub II, bądź nie odgazowanym po przewozie takich cieczy,
2) statkom holującym niebezpieczne przedmioty, jak miny, torpedy i amunicję,
3) statkom, które mają przecieki kadłuba albo na których ma lub miał w czasie podróży miejsce pożar,
4) statkom nadmiernie przegłębionym lub wykazującym niebezpieczny przechył,
5) statkom, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenia wód,
6) statkom, które nie posiadają świadectwa wolności ruchu, jeżeli w myśl przepisów sanitarnych powinny je posiadać,
7) dokom, dźwigom, kafarom i innym tego rodzaju urządzeniom pływającym.

2. Statek, o którym mowa w ust. 1 powinien niezwłocznie po przybyciu na redę (kotwicowisko) zawiadomić kapitanat portu o przyczynach stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa i porządku portowego.

§ 51

1. Statek obowiązany jest stosować się do sygnałów o zakazie ruchu w porcie.

2. Bezwzględny zakaz wejścia statków do portu z powodu poważnego zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi wskazuje sygnał:
— w nocy: trzy światła czerwone, jedno nad drugim,
— w dzień: trzy czarne kule, jedna nad drugą.

3. W normalnych warunkach eksploatacji portu sygnalizuje się:

1) zakaz wejścia do portu:
   — w nocy: światło białe, umieszczone między dwoma światłami czerwonymi na jednej linii pionowej,
   — w dzień: czarny stożek, skierowany wierzchołkiem do do góry, umieszczony między dwiema czarnymi kulami na jednej linii pionowej;
2) zakaz wyjścia z portu:
   — w nocy: światło białe umieszczone między dwoma światłami zielonymi na jednej linii pionowej,
   — w dzień: czarny stożek skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwoma czarnymi stożkami skierowanymi wierzchołkami w dół na jednej linii pionowej;
3) zakaz wejścia i wyjścia z portu, jak również wstrzymanie ruchu statków w porcie:
   — w nocy: światło białe, mające nad sobą światło zielone, a pod sobą światło czerwone,
   — w dzień: dwa czarne stożki skierowane wierzchołkami do siebie a pod nimi czarna kula.

4. Sygnały umieszcza się na masztach sygnałowych kapitanatu portu lub punktu obserwacyjnego na takiej wysokości, aby uniknąć pomyłek z innymi sygnałami.

5. Mimo zakazów, o których mowa w ust. 3 kapitan portu może — jeżeli nie stoją temu na przeszkodzie względy bezpieczeństwa — zezwolić poszczególnym statkom na poruszanie się w porcie. W takich przypadkach kapitan portu powinien uprzedzić inne statki o wydanym zezwoleniu.

Rozdział III

Pilotaż

§ 52

1. Statek może korzystać wyłącznie z usług pilota posiadającego przepisane kwalifikacje i uprawnienia zawodowe.

2. Organizację służby pilotowej, kwalifikacje i uprawnienia zawodowe pilotów, wzajemne obowiązki i uprawnienia pilota i kapitana statku pilotowanego, opłaty za usługi pilotowe i tryb ich pobierania oraz wzory umundurowania służbowego pilotów określają odrębne przepisy.

§ 53

Obowiązek korzystania z usług pilota wynikający z przepisów niniejszego rozdziału nie dotyczy statków znajdujących się na obszarach portowych zarządzanych przez stocznie.

§ 54

1. Do korzystania z usług pilota obowiązane są statki o pojemności brutto 150 RT i więcej.

2. Pod względem obsługi pilotowej i holowniczej liczy się zawsze największy tonaż statku i to niezależnie od tego, czy w danym czasie statek jest zamknięto — czy też otwartopokładowy.

3. Obowiązek korzystania z usług pilota nie dotyczy:
1) statków pełniących specjalną służbę państwową,
2) polskich statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych,
3) polskich statków pasażerskich uprawiających żeglugę krajową,
4) statków używanych wyłącznie do celów sportowych,
5) statków obsługi portowej.

4. Zwolnienie z obowiązku korzystania z usług pilota nie ma zastosowania do:
1) statków z ładunkiem materiałów wybuchowych oraz statków przewożących ciecze palne, bądź nie odgazowanych po przewozie takich cieczy,
2) statków mających przecieki lub na których miał miejsce pożar,
3) statków nadmiernie przegłębionych na dziób, bądź wykazujących niebezpieczny przechył,
4) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń mogą spowodować zanieczyszczenie wód.

§ 55

1. Kapitan portu może doraźnie lub na określony czas zezwolić kierownikowi statku obowiązanego do korzystania z usług pilota na manewrowanie statkiem bez pilota.

2. Statek zwolniony od obowiązku korzystania z usług pilota w myśl ust. 1 powinien przy zbliżaniu się do wejścia portowego dać sygnał:
— w nocy: litery „UP” światłem,
— w dzień: flaga „UP” według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

3. Kapitan portu może nakazać korzystanie z usług pilota statkowi zwolnionemu w myśl ust. 1 i § 54, jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.

§ 56

Statek powinien wzywać pilota przez UKF lub nadając następujące sygnały:
— w dzień: flaga „G” według międzynarodowego kodu sygnałów morskich oraz sygnał dźwiękowy składający się z siedmiu kolejno po sobie nadawanych dźwięków: dwa krótkie, jeden długi przerwa, jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki,

— w nocy: światło białe pokazywane przez 5 sekund z przerwą 2 sekund nadawane w kierunku wieży obserwacyjnej kapitanatu portu, albo sygnał świetlny „UC" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

§ 57

1. Przewóz pilotów może odbywać się wyłącznie statkami specjalnie do tego celu przeznaczonymi (statkami pilotowymi) lub przystosowanymi.

2. Statek korzystający z usług pilota powinien zapewnić mu bezpieczne wejście i zejście ze statku.

§ 58

1. Przy przyjmowaniu i schodzeniu pilota ze statku powinna być zastosowana odpowiednia drabinka pilotowa, zapewniająca bezpieczne i dogodne wejście i zejście ze statku.

2. Przy drabince pilotowej na pokładzie statku powinny znajdować się gotowe do natychmiastowego użycia:

a) koło ratunkowe z pławką świetlną i rzutką,
b) lina o obwodzie 6,5 cm — do trzymania się w czasie przejścia po drabince, należycie przymocowana do pokładu,
c) rzutka dostatecznie mocna i długa.

3. Do pomocy pilotowi przy przyjmowaniu i schodzeniu winien asystować oficer pokładowy i marynarz.

4. W nocy drabinka pilotowa oraz miejsce przejścia z niej na pokład powinno być dobrze oświetlone.

5. Przepisy ustępów poprzedzających nie naruszają przepisów odrębnych, określających szczególne wymagania w zakresie wyposażenia statku w drabinki pilotowe i inne podobne urządzenia.

§ 59

1. Pilot powinien odmówić przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych jeżeli uzna, że:

1) zanurzenie statku nie pozwala na bezpieczną żeglugę ze względu na głębokość portu i toru wodnego,
2) statek nie jest zdatny do żeglugi.

2. O każdym przypadku odmowy przystąpienia do wykonywania czynności pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kapitanat portu i postąpić stosownie do otrzymanych dyspozycji.

§ 60

Statek, który w myśl przepisów poprzedzających obowiązany jest do korzystania z usług pilota może bez pomocy pilota zmienić miejsce postoju w porcie tylko przez przeciąganie się na linach wzdłuż tego samego wolnego nabrzeża, o ile uzyska na to zgodę kapitana portu.

§ 61

Obowiązek korzystania z usług pilota obowiązuje na obszarze od redy (kotwicowiska) do miejsca zacumowania statku i odwrotnie.

Rozdział IV

Holowanie

§ 62

1. Korzystanie z usług holowniczych w portach jest obowiązkowe, o ile dalsze przepisy tak stanowią.

2. Organizację usług holowniczych i zasady ich odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 63

1. Kapitan portu może osobiście zwolnić statek od obowiązku korzystania z usług holowniczych, lub zezwolić na użycie mniejszej ilości holowników niż określono w przepisach dodatkowych, jeżeli według jego oceny właściwości manewrowe statku (np. posiadanie dziobowych sterów strumieniowych lub podobnie działających urządzeń) nie nasuwają zastrzeżeń oraz jeżeli zwolnienie takie nie zagraża bezpieczeństwu żeglugi w porcie.

2. Kapitan portu może (np. na wniosek pilota) polecić użycie przez statek większej ilości holowników, aniżeli określonej w przepisach dodatkowych, jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa żeglugi.

3. Gdy manewrowanie statku bez pomocy holownika wstrzymuje lub utrudnia ruch albo manewry innych statków czy też zbytnio się przedłuża, statek jest obowiązany użyć pomocy holowniczej.

§ 64

Wykonywanie czynności holowniczych przez statki do tego nie przeznaczone jest zabronione, z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie.

§ 65

1. Statek holowany powinien mieć na pokładzie odpowiednio wykwalifikowaną załogę.

2. Urządzenia pływające szczególnie trudne do manewrowania jak doki, duże pontony i wraki powinny podczas holowania posiadać załogę, której ilość i kwalifikacje na czas holowania ustala każdorazowo urząd morski na wniosek armatora.

3. Przed przystąpieniem do holowania kierownik statku holowanego i kierownik holownika powinni uzgodnić między sobą sposób użycia holownika.

4. W przypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego i podobnych urządzeń pływających, kierownictwo zespołu holowniczego należy do kierownika holownika.

§ 66

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze portu nie może wchodzić więcej aniżeli jedna jednostka holowana. Holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole dopuszczalne jest wyłącznie za każdorazowym zezwoleniem kapitana portu.

2. Na obszarze wodnym portu małe statki bez własnego napędu powinny być holowane przy burcie, pchane lub holowane na krótkim holu.

3. Do holowania jednostek bez steru i trudnych do manewrowania powinny być użyte dwa holowniki, z których jeden z dziobu, a drugi z rufy lub przy burcie holowanej jednostki, chyba, że kapitan portu ustali inne warunki holowania.

4. Długość liny holowniczej powinna zapewnić bezpieczne manewrowanie zespołu holowniczego.

§ 67

1. Bez polecenia lub zgody kierownika zespołu holowniczego holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje.

2. Kierownik holownika podczas holowania winien znajdować się w takim miejscu by mógł słyszeć sygnały statku holowanego i widzieć obiekt holowany.

3. Hol może być rzucony przez holownik bez zgody kierownika zespołu holowniczego jedynie w wypadku rzeczywistego niebezpieczeństwa holownika.

4. Po rzuceniu holu holownik powinien ustąpić z drogi statku holowanego dla umożliwienia mu swobodnego manewrowania.

§ 68

Zabrania się:

1) używania lin mogących spowodować zaiskrzenie przy holowaniu zbiornikowców przewożących płyny należące do I i II klasy niebezpieczeństwa oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych płynach,
2) doczepiania do statku, będącego w drodze, innych statków za wyjątkiem łodzi cumowniczych oraz holowników pod warunkiem otrzymania pozwolenia kierownika statku obsługiwanego przez te jednostki.

§ 69

Holowniki znajdujące się w porcie i będące w stanie gotowości do wykonywania usług holowniczych, obowiązane są wykonywać stale należyty nasłuch sygnałów wzywających pomocy holowniczej.

§ 70

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych oraz zbiornikowce przewożące bądź nie odgazowane po przewozie płynów należących do I i II klasy niebezpieczeństwa — o pojemności powyżej brutto 500 RT — obowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą:

— na wejściu do portu, od miejsca postoju na redzie lub kotwicowisku do miejsca zacumowania wewnątrz portu.
— na wyjściu z portu — od chwili zrzucenia cum do chwili wyjścia poza falochron oraz przy zmianie miejsca postoju wewnątrz portu.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, kapitan portu określi każdorazowo ilość holowników, które powinny być użyte przy holowaniu.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, jeżeli przepisy dodatkowe nie stanowią inaczej.

§ 71

1. Statki będące w budowie, remoncie, statki — magazyny portowe, statki czasowo lub trwale wycofane z eksploatacji oraz zbiornikowce przewożące ciecze palne, obowiązane są w czasie postoju w porcie posiadać na dziobie i rufie odpowiednio mocne liny holownicze zakończone okiem i wypuszczone z kluz nad lustro wody.

2. Liny te powinny być obłożone na pachołkach cumowniczych i zabezpieczone przed możliwością samoczynnego luzowania się, a długość ich winna umożliwiać holowanie natychmiast po podjęciu przez holowniki.

Nadmiar wyluzowanej liny winien być sklarowany na pokładzie lub burcie statku w sposób umożliwiający załodze holownika jego ręczne wybranie.

Rozdział V.

Cumowanie

§ 72

1. Korzystanie z usług cumowniczych w portach jest obowiązkowe, o ile dalsze przepisy tak stanowią.

2. Organizację usług cumowniczych i zasady odpłatności określają odrębne przepisy.

§ 73

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo statku przycumowanego i innych statków i urządzeń portowych.

2. Wszystkie prace związane z cumowaniem powinny się odbywać pod osobistym nadzorem kierownika statku albo oficera pokładowego.

3. Zdejmowanie i rzucanie cum z nabrzeża powinno być wykonane tylko na polecenie kierownika statku.

4. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd i odwrotnie, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem, jest zabronione.

§ 74

1. Cumy powinny być dostatecznie wytrzymałe. W razie panującego lub przewidywanego silnego wiatru, należy je odpowiednio wzmocnić.

2. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m. Rzutka powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.

3. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu informacji, że lina została prawidłowo zamocowana.

4. Cumy powinny być zaopatrzone w tarcze przeciw szczurom.

5. Przy cumowaniu zbiornikowców przewożących ciecze palne I lub II klasy oraz zbiornikowców nie odgazowanych po tych cieczach zabrania się używania cum mogących spowodować zaiskrzenie.

§ 75

1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód dowieźć linę do miejsca zacumowania.

2. Zabrania się wybierania zawiezionej łodzią liny cumowniczej do czasu jej zamocowania, zejścia cumownika i odejścia łodzi od stanowiska cumowniczego.

§ 76

1. Cumy powinny być zakładane na pachołki, pierścienie lub słupy do tego przeznaczone w ten sposób, aby w razie potrzeby mogły być łatwo rzucone. Statki stojące przy dalbach powinny zakładać cumy dookoła dalby albo na pachoł wbudowany w dalbę.

2. Zabrania się cumowania statku do dalb nie przeznaczonych do cumowania, pomostów, pali ochronnych, belek odbojowych i do stałych lub pływających znaków nawigacyjnych, jak również zakładania lin stalowych na drewniane pachołki i słupy.

3. Pierścienie cumownicze należy zaopatrzyć w odpowiednie kołki cumownicze.

§ 77

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na zacumowanie do niego statku dostawionego.

2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru pływającego.

3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu w większych odstępach powinny na zarządzenie kapitanatu portu zmniejszyć odstępy do wskazanych granic.

§ 78

Statki przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów, dalb i innych stanowisk cumowniczych, jak również statki przycumowane burta w burtę powinny w miejscach tarcia rozmieszczać odbijacze w odpowiedniej ilości i o dostatecznej wytrzymałości. W zależności od stanu wody lub załadowania statku cumy powinny być wybierane albo luzowane.

§ 79

1. Z wyjątkiem lin holowniczych — rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i po uprzednim zezwoleniu kapitanatu portu. Liny takie powinny być usunięte natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność. Każda zmiana pozycji lin powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości kapitanatu portu.

2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej, przecinająca chociażby częściowo obszar wodny portu, powinna być oznaczona w dzień: dwiema flagami czerwonymi, w nocy: dwoma światłami czerwonymi. Znaki te i światła powinny być umieszczone poziomo w środku długości liny, w odległości 3 m od siebie.

3. Postanowienia ustępu 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych oraz lin taboru pogłębiarskiego. Liny te powinny być każdorazowo opuszczane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 80

Cumy obce mogą być zdejmowane tylko w razie pilnej potrzeby — dopiero po uprzednim zawiadomieniu kierownika statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór na statku i po uzyskaniu od niej zgody. Zdjęte cumy powinny być założone na nowo w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

§ 81

1. Wszystkie statki o pojemności brutto powyżej 150 RT obowiązane są posługiwać się na lądzie pomocą cumowników portowych.

2. Od obowiązku określonego w ust. 1 zwolnione są statki obsługi portowej i barki oraz statki pełniące specjalną służbę państwową, za wyjątkiem statków szkolnych.

§ 82

Ilość cumowników do obsługi statku przy cumowaniu i odcumowywaniu w zależności od wielkości statku i warunków atmosferycznych powinna odpowiadać normom ustalonym w podanej niżej tabeli:

Warunki atmosferyczne	od 150 do 1000 BRT	od 1000 do 2000 BRT	od 2000 do 5000 BRT	od 5000 do 10000 BRT	od 10000 do 20000 BRT	ponad 20000 BRT
Przy wietrze do 6°B	2	3	4	5	6	8
Przy wietrze powyżej 6°B	3	4	5	6	8	10

Rozdział VI.

Porządek postoju statków

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków

§ 83

1. Kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel powinien bez zwłoki po przybyciu statku do portu dokonać zgłoszenia statku w kapitanacie portu.

2. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej należy przedłożyć: świadectwo pomiarowe, listę załogi, manifest ładunkowy i listę pasażerów. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od przedkładania listy pasażerów.

3. Kapitanat portu ma prawo zatrzymać świadectwo pomiarowe na czas postoju statku w porcie.

§ 84

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy granicznej, celnej, sanitarnej i po uzyskaniu zezwolenia kapitanatu portu.

2. Przed zamierzonym wyjściem z portu kierownik statku obowiązany jest złożyć w kapitanacie portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, zezwolenie urzędu celnego na wyjście z portu oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, o ile rozliczenie nie następuje w terminie późniejszym. Promy żeglugi międzynarodowej zwolnione są od przedłożenia listy pasażerów .

3. Kierownicy statków, które zawijają do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny — z wyjątkiem statków żeglugi międzynarodowej — mogą przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie ich wyjście. Gdy taki statek zgłoszony już do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godziny kierownik statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

§ 85

1. Zgłoszenie przybycia i wyjścia składa kierownik statku lub jego upoważniony przedstawiciel na formularzu według ustalonego wzoru.

2. Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia i uzyskania zezwolenia kapitanatu portu na wyjście z portu zwolnione są:

1) statki specjalnej służby państwowej, z wyjątkiem statków szkolnych,
2) statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
3) statki obsługi portowej,
4) kutry i łodzie rybackie w porcie macierzystym,
5) polskie statki sportowe — jednakże tylko na obszarze portu macierzystego i o ile nie udają się za granicę lub stamtąd przybywają.

3. Statki wymienione w ust. 2 obowiązane są jednak powiadomić kapitanat portu przed każdym wyjściem i natychmiast o każdym wejściu do portu.

4. Kluby żeglarstwa morskiego obowiązane są prowadzić rejestry wejść i wyjść ich statków sportowych i udostępnić je na żądanie funkcjonariuszy kapitanatu portu.

§ 86

1. Zabrania się wyjścia z portu:

a) statkom przeładowanym lub wskazującym niebezpieczny przechył — do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,
b) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną w dokumentach bezpieczeństwa,
c) statkom, które nie posiadają ważnych dokumentów bezpieczeństwa,
d) statkom, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi, wyposażenia statku oraz innym warunkom uprawiania żeglugi,
e) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji bezpieczeństwa statku przez organ inspekcyjny,
f) statkom, których stan sanitarno-epidemiologiczny według orzeczenia organów państwowej inspekcji sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną.

2. W wypadku, gdy statek doznał awarii, kapitan statku przed wyjściem z portu w morze obowiązany jest przedłożyć w kapitanacie portu dokument wraz z jego odpisem stwierdzający, że statek w czasie awarii nie utracił zdolności żeglugowej, bądź ma ją ponownie przywróconą.

Wyznaczanie i zmiana miejsca postoju

§ 87

Kotwicowiska wyznaczane są przez właściwy kapitanat portu i ogłaszane w „Wiadomościach Żeglarskich".

§ 88

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach, pomostach i falochronach wyznacza właściwy użytkownik po uzgodnieniu z kapitanatem portu. Nabrzeża wyłączone z eksploatacji powinny być oznaczone przez użytkownika tablicą informacyjną.

2. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza kapitanat portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.

3. Zabrania się dobijania do nabrzeży, pomostów i falochronów oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika tych urządzeń.

4. Statki specjalnej służby państwowej za wyjątkiem statków szkolnych mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to, do kogo one należą.

5. Jeżeli nie zachodzą okoliczności wymienione w ust. 1 miejsce postoju statku wyznacza kapitanat portu.

§ 89

1. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może go zmieniać bez zezwolenia kapitanatu portu, z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem żeglugi. Dotyczy to również przeciągania się statku wzdłuż nabrzeża.

2. Kapitanat portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi.

§ 90

1. Użytkownik nabrzeża, do którego dobija statek, powinien odpowiednio do warunków przygotować miejsce postoju statku.

2. Postanowienia ust. 1 mają odpowiednie zastosowanie przy przeciąganiu się statku wzdłuż nabrzeża.

§ 91

Elementy konstrukcyjne urządzeń przeładunkowych wystające nad wodę, jak np. wysięgniki i wysięgnice żurawi, w czasie przerw w ładunku lub będące w remoncie powinny być zaopatrzone w znaki ostrzegawcze: w dzień — czerwony walec, w nocy — czerwone widoczne światło. Ponadto o okoliczności pozostawienia nad wodą elementu konstrukcyjnego urządzenia przeładunkowego, jak i o jego usunięciu, należy zawiadomić kapitanat portu.

§ 92

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed założeniem takiego połączenia ruch między statkiem a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do statków obsługi portowej.

2. W miejscu połączenia z lądem należy na statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla swobodnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany na biało.

3. Połączenie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone, a podczas gołoledzi posypane solą, piaskiem lub popiołem.

4. Po usnięciu połączenia bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.

5. W przypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia ładunków.

6. Zabrania się używania połączeń wykazujących uszkodzenia.

§ 93

1. Trapy, pomosty i schodnie do połączenia z lądem powinny być dostatecznie mocne i szerokie, oporęczone dwustronnie.

2. Na statkach pasażerskich dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką metalową.

3. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na pomostach, o których mowa w ust. 2, jest zabroniony z wyjątkiem przypadków przystosowania ich do takiego ruchu.

4. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem lub trapem rozpiąć siatkę ochronną.

5. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.

§ 94

1. Przy przycumowaniu należy na statku usunąć lub wprowadzić do wewnątrz burty wszystkie przeszkody swobodnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.

2. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie na czas postoju statku przy nabrzeżu, łańcuch kotwicy winien być poluzowany tak, aby zwisał z kluzy pionowo w dół.

3. Otwory wylotowe ścieków nieczystości oraz pomp na statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu urządzeń portowych oraz zabrudzeniu osób.

§ 95

1. W czasie postoju w porcie powinien na statku przebywać kierownik statku albo wyznaczony przez niego zastępca i wystarczająca ilość załogi dla pełnienia służby portowej, a w szczególności dla dozorowania statku, do pełnienia czynności nakazanych przepisami portowymi i wykonywania zarządzeń kapitanatu portu.

2. Na statkach pod parą powinna przebywać dodatkowa osoba posiadająca kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów.

3. Dozorującemu statek nie wolno schodzić ze swego stanowiska bez wyznaczenia zastępcy.

4. Za zgodą kapitanatu portu każdy mniejszy statek w czasie postoju w porcie powinien być po zakończeniu pracy dozorowany przez co najmniej jedną osobę.

5. Za zezwoleniem kapitanatu portu dopuszczalne jest dozorowanie kilku takich jednostek stojących obok siebie przez wspólny dozór.

6. Dozorujący powinien posiadać przynajmniej 12-miesięczną praktykę w służbie pokładowej.

7. Za ustanowienie dozoru odpowiedzialni są: kierownik lub armator statku.

§ 96

1. Próby maszyn statków wymagających pracy śrubą mogą być wykonywane tylko przy stacjach prób statków na uwięzi. W portach, w których nie ma stacji prób, miejsce to wyznacza kapitanat portu.

2. Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o tym uprzedzać statki i łodzie znajdujące się w bezpośredniej bliskości, a w razie niebezpiecznego zbliżenia się — zatrzymać niezwłocznie śruby.

3. Podczas ruchu śruby powinna na rufie statku znajdować się doświadczona osoba spośród załogi pokładowej dla prowadzenia obserwacji i przekazywania spostrzeżeń o grożącym niebezpieczeństwie.

4. Statek z konstrukcją podwodnej części kadłuba w kształcie wystającej gruszki powinien wywiesić nad nią tablicę ostrzegawczą a ponadto w nocy białe światło.

§ 97

Prace konserwacyjne i drobne remonty zewnętrznych części kadłuba statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego nie mogą utrudniać ruchu na wodzie i lądzie.

§ 98

Dokonywanie fumigacji statków dozwolone jest tylko w miejscach wyznaczonych przez kapitanat portu. Statek dokonujący fumigacji powinien podnieść sygnał „VE" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

Odprawa statków

§ 99

1. Odprawy statku odbywają się w miejscu wyznaczonym przez kapitanat portu lub w miejscu postoju statku.

2. Odprawa dokonywana jest w kolejności przybycia na miejsce odprawy. W przypadkach awaryjnych i ratownictwa przysługuje statkowi pierwszeństwo odprawy. W przypadku szczególnie nagłym statek podaje sygnał „SB" według międzynarodowego kodu sygnałów morskich.

3. Załogi statków i innych urządzeń pływających obowiązane są podporządkować się zarządzeniom szczególnym wydanym w związku z przeprowadzeniem odprawy.

4. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organów dokonujących odprawy.

Rozdział VII

Ratownictwo statków

§ 100

1. Sprawy wykonywania ratownictwa statków, które uległy wypadkowi morskiemu albo na których powstał pożar lub nastąpiły inne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, regulują odrębne przepisy.

2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1, należy natychmiast powiadomić kapitanat portu i w zależności od potrzeby — portową straż pożarną, a tam gdzie jej nie ma najbliższą zawodową lub ochotniczą straż pożarną.

3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje kapitan portu.

§ 101

1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i zawiadomić o tym natychmiast kapitanat portu.

2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek lub osoby, które je utraciły.

§ 102

1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonął, to drugi z nich powinien postąpić w myśl § 101 ust. 1.

2. Statek, który zatonął, powinien być po jego wydobyciu odstawiony na miejsce wskazane przez kapitanat portu.

Rozdział VIII

Przeładunek i składowanie

Przeładunek

§ 103

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to przeznaczonych.

2. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem kapitanatu portu i w miejscach wyraźnie wskazanych.

§ 104

1. Podczas przeładunku masy towarowej luzem, jak węgiel, ruda, złom, ziarno, piryty, fosfaty powinny być przedsięwzięte środki zapobiegające przesypywaniu się i wypadaniu tych towarów do wody i na nabrzeża oraz kurzeniu.

2. Przy przeładunku złomu powinny być stale usuwane odpadki metali z torów kolejowych, szyn dźwigowych i pokryw kanałów elektroenergetycznych.

3. Po zakończeniu przeładunku przeładowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsce przeładunku z pozostałości towarów i odpadów.

§ 105

Ładowanie statku powyżej dopuszczalnych granic zanurzenia statku jest zabronione.

§ 106

Zabrania się:

1) używania urządzeń dźwignicowych nie posiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu albo odnośnie których właściwy organ dozoru dźwigowego zarządzi wstrzymanie eksploatacji urządzenia,

2) używania sprzętu pomocniczego do przeładunku nie odpowiadającego przepisanym normom albo wykazującego uszkodzenia,

3) przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych,

4) wleczenia po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych ładunków, staczania ich po ścianach i skarpach takich urządzeń oraz przetaczania ładunków przez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń,

5) używania urządzeń przeładunkowych do innych celów (np. podnoszenia i opuszczania ludzi) oraz przeciążania urządzeń przeładunkowych i osprzętu pomocniczego ponad dopuszczalne obciążenie robocze.

§ 107

Przeładunek materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Składowanie

§ 108

1. Składowanie ładunku na torach dźwigowych i kolejowych oraz na drogach, placach i zajazdach przeznaczonych dla ruchu kołowego jest zabronione.

2. Na nabrzeżach i pomostach ładunki mogą być składane tylko na czas przejściowy nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek.

3. Odstęp składanych ładunków od skraju nabrzeża i pomostu powinien wynosić od strony wody najmniej 2 m. Taki sam odstęp powinien być zachowany pomiędzy składanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi.

4. Cięcie i składowanie wraków oraz złomu na nabrzeżach dozwolone jest tylko za zezwoleniem kapitanatu portu.

§ 109

Składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy

Rozdział IX

Przebywanie osób. Utrzymywanie porządku i czystości

§ 110

1. Osobom nieuprawnionym przebywanie na obszarze portu i wstęp do urządzeń portowych oraz na statki jest zabroniony. Zakaz ten nie dotyczy przelotowych dróg portowych oraz części portu przeznaczonej dla ruchu posażerskiego.

2. Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest wyłącznie w miejscach na ten cel wyznaczonych.

3. Funkcjonariusze kapitanatu portu mają prawo legitymowania osób w zakresie uprawnień do przebywania na obszarze portu.

§ 111

1. W portach, w których ustanowiono system przepustkowy, przebywanie na obszarze zamkniętym (odgrodzonym) portu oraz wchodzenie na statek dozwolone jest wyłącznie:

1) osobom posiadającym ważną przepustkę portową wystawioną przez właściwy organ,

2) osobom wyjętym spod obowiązującego systemu przepustkowego z tytułu wykonywanych czynności służbowych.

2. Wydane przepustki upoważniają jedynie do przebywania na obszarze części portu określonej w przepustce bądź do wchodzenia na statek (statki) oznaczony w przepustce.

3. Zabrania się wprowadzania przez osoby uprawnione do przebywania na terenie portów i na statkach osób nie posiadających takich uprawnień.

§ 112

1. W portach morskich stosuje się przepisy o ruchu na drogach publicznych.

2. Obowiązek określenia maksymalnej szybkości na poszczególnych odcinkach drogowych, wyznaczanie miejsc postojowych i parkingów, rozmieszczanie oraz utrzymywanie znaków drogowych ciąży na użytkownikach terenów portowych.

3. Poczynione ustalenia, o których mowa w ust. 2, wymagają akceptacji kapitana portu.

§ 113

1. Na wystających na drodze wodnej pomostach powinny być przez ich użytkowników rozmieszczone światła białe oświetlające w porze nocnej od strony wody zewnętrzne krawędzie tych urządzeń.

2. Umiejscowienie świateł, o których mowa w ust. 1, powinno być każdorazowo uzgadniane z kapitanatem portu.

§ 114

1. Miejsca przebiegu przewodów podwodnych (kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych, gazowych) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu uzgodnionym z kapitanatem portu. Tablice powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° z tym, że dolna krawędź tablic powinna być na wysokości 6 m od zerowego stanu wody.

W miejscach, gdzie nie można umieścić tablic ze względu na zasłanianie widnokręgu lub inne przyczyny zagrażające bezpieczeństwu żeglugi, sposób oznaczenia przewodów podwodnych ustala kapitanat portu.

2. Na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być rysunek odwróconej kotwicy w kolorze czarnym na żółtym tle z czerwonym pasem biegnącym po przekątnej z lewego górnego rogu każdej tablicy. Jeżeli chronionym obiektem jest kabel wysokiego napięcia, to na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być wymalowany dodatkowo w czerwonym kolorze dobrze widoczny znak ostrzegawczy wysokiego napięcia (znormalizowany symbol możliwości porażenia prądem).

3. Wymiary tablic ostrzegawczych, przystosowane do długości przebiegu urządzenia pod wodą i znaki na tych tablicach powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny. Wyboru normy powinien dokonać kapitanat portu na wniosek użytkownika.

4. Tablice ostrzegawcze powinny być utrzymywane i oświetlone od zachodu do wschodu słońca tak, by znaki na tablicach mogły być rozpoznane. O odstępstwie od obowiązku oświetlenia tablic decyduje kapitanat portu.

5. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na użytkowniku chronionego urządzenia.

§ 115

1. W okresie zimy, gdy pokrywa lodowa jest odpowiedniej grubości kapitanat portu może w wyznaczonych miejscach zezwolić na przechodzenie po lodzie.

2. Przejścia przez lód powinny być oznaczone z obydwu brzegów w dzień: flagą niebieską lub w inny widoczny i trwały sposób,
w nocy: białym światłem widocznym dookoła.

3. W odległości 4 m od wytyczonej drogi nie mogą być robione otwory (przeręble) w lodzie. O ile otwory w lodzie znajdują się w bezpośredniej bliskości drogi przejściowej, to miejsca te powinny w dzień być ogrodzone a w nocy oznaczone światłami czerwonymi widocznymi dookoła.

4. Jeżeli przejście zostanie przerwane przez połamanie lodu, albo gdy istnieje niebezpieczeństwo pęknięcia pokrywy lodu, przejście powinno być zamknięte i w tym celu po usunięciu dotychczasowych znaków winny być umieszczone z obydwu brzegów odpowiednie tablice w miejscach dotychczasowych przejść.

§ 116

1. Utrzymanie czystości i porządku na obszarach portów morskich jest obowiązkiem użytkowników zarządzających tymi obszarami.

2. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonywania tych czynności, a z braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonywanie tych czynności.

§ 117

1. Nieczystości powinny być składane do zbiorników betonowych albo specjalnych kubłów metalowych.

2. Zbiorniki metalowe i kubły na nieczystości stałe powinny być zaopatrzone w pokrywy dobrze dopasowane i przystosowane do szczelnego zamknięcia. Nieprzenośne zbiorniki powinny posiadać w przedniej ścianie otwór do opróżnienia.

3. Zbiorniki do gromadzenia nieczystości stałych powinny być w porę opróżniane, a otoczenie zbiorników stale utrzymywane w porządku i czystości.

4. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci, nieużytecznych odpadów produkcyjnych, jak i odpadów pochodzących z czyszczenia zbiorników przemysłowych, portowych i statkowych.

§ 118

1. Ścieki zarówno domowe, jak i przemysłowe mogą być doprowadzone do urządzeń kanalizacyjnych albo wód portowych i do ziemi tylko przy zachowaniu warunków określonych odrębnymi przepisami.

2. Zakłady przemysłowe i komunalne odprowadzające ścieki do wód portowych zobowiązane są przesyłać aktualne wyniki analiz i pomiarów stwierdzających zgodność składu ścieków z wydanym zezwoleniem — do właściwych kapitanatów portów.

§ 119

1. Zabrania się zanieczyszczania:
1) terenów, obiektów i innych urządzeń portowych,
2) wód portowych, a w szczególności rzucania do wody przedmiotów wyposażenia okrętowego, balastu, popiołu i szlaki, drutu, lin, odpadów rybnych i nieczystości stałych oraz odprowadzania lub wypuszczania przez statki i zakłady przemysłowe zużytych olejów, smarów i wody z zawartością smarów, olejów i innych szkodliwych substancji.

2. W przypadku powstania zanieczyszczeń, o których mowa w ust. 1, sprawcy lub użytkownicy obowiązani są je usunąć.

3. Urobek uzyskany przy pogłębianiu basenów powinien być wywieziony na miejsca przewidziane w warunkach umowy, a w razie braku postanowień umownych — na wysypiska wskazane przez kapitanaty portów.

§ 120

Postanowienia przepisów poprzedzających nie naruszają dalej idących obowiązków w zakresie utrzymania czystości i porządku na nieruchomościach, przewidzianych w odrębnych przepisach.

§ 121

Zabrania się na obszarze portu:
1) usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
2) usuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego oraz tablic i znaków ostrzegawczych,
3) zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów, połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,
4) przyjmowania i wchodzenia osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,
5) chodzenia po skarpach i niszczenia roślinności w zieleńcach,
6) rozmieszczania plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,
7) urządzania ruchomych miejsc sprzedaży towarów,
8) przebywania osób w stanie nietrzeźwym,
9) kąpieli.

§ 122

Zabrania się bez zezwolenia Urzędu Morskiego:
1) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokument bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewiduje,
2) układania i wymiany przewodów podwodnych, jak np.: kabli, rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych,
3) urządzania stałych punktów handlowych oraz sprzedaży napojów alkoholowych.

§ 123

1. Zabrania się bez zgody kapitana portu:
1) ustawiania pali do cumowania — na wodzie i na lądzie,
2) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu,
3) wydobywania przedmiotów zatopionych,
4) rozpinania i suszenia sieci rybackich,
5) łowienia ryb,
6) urządzania imprez sportowych oraz imprez rozrywkowych na wodzie,
7) uprawiania sportu wioślarskiego,
8) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach,
9) opuszczania na wodę łodzi ze statków.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 pkt. 3 nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 101 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.

3. Zgoda na łowienie ryb może być udzielona jedynie osobie posiadającej zezwolenie na uprawianie rybołówstwa morskiego wydane w trybie przepisów o rybołówstwie morskim.

Udzielając zgody należy określić miejsce, czasokres połowów oraz dopuszczalny sprzęt rybacki.

4. Przy wniosku o zezwolenie wymagane w myśl ust. 1 pkt. 8 zainteresowane przedsiębiorstwo obowiązane jest przedstawić warunki użycia materiałów pirotechnicznych, a w szczególności rodzaj i sposób użycia tych materiałów, harmonogram ich użycia ze wskazaniem dni, godzin zatwierdzonej ilości i siły wybuchowej ładunku dozwolonej w każdym poszczególnym przypadku — nadto zobowiązanie zabezpieczenia terenu zagrożenia i pracy jak i prowadzenia robót pirotechnicznych pod nadzorem odpowiedniej osoby.

5. Zabrania się w porcie bez zezwolenia użytkownika fotografowania, filmowania oraz wykonywania rysunków, szkiców terenów, obiektów i urządzeń.

§ 124

Sprzęt ratunkowy na lądzie winien być rozmieszczony przez użytkownika na słupach lub deskach pomalowanych na biało w odstępach nie większych niż 200 m i tak usytuowany aby był widoczny od strony lądu. W porze nocnej stanowiska ze środkami ratunkowymi powinny być oświetlone. Stanowiska ze sprzętem ratunkowym na lądzie powinny być ponadto tak rozmieszczone, aby istniała możliwość natychmiastowego użycia tego sprzętu.

§ 125

1. Użytkownik nabrzeży portowych oddając je do eksploatacji winien posiadać:
1) atest czystości dna wystawiony przez nurka, stwierdzający, że pas dna o szerokości 40 m wzdłuż całego nabrzeża został sprawdzony i nie znajdują się na nim żadne przeszkody nawigacyjne,
2) sondaż urzędowy w skali 1:1000,
3) atest trałowy stwierdzający, że w pasie od osi toru do nabrzeża na całej jego długości nie ma przeszkód podwodnych.

2. Użytkownik nabrzeża obowiązany jest wykonywać okresowe sondaże i trałowania akwenów przylegających do nabrzeży i przystani promowych, niezbędne do ich bieżącej eksploatacji. Częstotliwość i zakres prac sondażowych i trałowań określa kapitan portu.

3. Użytkownicy nabrzeży obowiązani są do utrzymywania w należytym stanie urządzeń cumowniczych, odbojowych oraz porządku na nabrzeżach i przystaniach przez siebie eksploatowanych.

Wszelkie usterki w tym względzie powinny być usuwane w trybie natychmiastowym.

Część II

Przepisy dodatkowe dla portów Ustka, Darłowo, Kołobrzeg

Zasady ruchu statków

§ 126

1. Szybkość statków w porcie nie może przekraczać 3 węzłów, chyba, że większa szybkość podyktowana jest względami bezpieczeństwa żeglugi.

2. Ograniczenie szybkości określone w ust. 1 nie ma zastosowania do statków dozorczych i ratowniczych.

Holowanie

§ 127

1. Pomocą holownika zobowiązane są posługiwać się statki bez własnego napędu oraz statki o pojemności brutto 500 RT i więcej lub o zanurzeniu większym niż 3,5 m (11,5 stopy), bądź długości ponad 60 m, z tym, że w porcie Ustka obowiązek ten dotyczy także statków, których długość przekracza 50 m.

2. Posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązuje również przy zmianie miejsca postoju wewnątrz portu statków wymienionych w ust. 1 z wyjątkiem przypadku przeciągania się statku na linach przy tym samym wolnym nabrzeżu.

Cumowanie

§ 128

W przypadkach uzasadnionych kapitanat portu może na wniosek armatora zwolnić od obowiązku określonego w § 81 ust. 1 statki bazujące stale lub okresowo w danym porcie.

Część III

Przepisy końcowe

§ 129

1. Przepisy zarządzenia mają zastosowanie do jednostek pływających i wodnosamolotów oraz terenów i urządzeń marynarki wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywatelskiej, o ile co innego nie wynika z przepisów odrębnych.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do terenów i urządzeń pozostających w zarządzie kolei państwowych i urzędów celnych.

§ 130

Traci moc zarządzenie porządkowe Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego z dnia 1 marca 1969 r. o przepisach portowych (Dz. Urz. WRN w Koszalinie Nr 9, poz. 86).

§ 131

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1973 r.

D Y R E K T O R
Koszalińskiego Urzędu Morskiego
mgr Józef Gruszczyński

Poz. 2

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego

z dnia 30 grudnia 1972 r.

w sprawie wymagań technicznego stanu bezpieczeństwa morskich statków sportowych nie objętych technicznym nadzorem instytucji klasyfikacyjnych.

Na podstawie art. 2 ust. 1 i art. 7 dekretu z dnia 2. II. 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35) oraz § 6 ust. 2 i § 7 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12. VII. 1968 r. w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych (Dz. U. nr 30, poz. 202), zarządza się, co następuje:

R o z d z i a ł I

Przepisy ogólne

§ 1.1. Przepisy niniejszego zarządzenia określają wymagania technicznego stanu bezpieczeństwa morskich statków sportowych z własnym napędem mechanicznym o mocy silników poniżej 50 KM i bez własnego napędu mechanicznego o długości całkowittej poniżej 17 m, z wyjątkiem jednostek pływających Marynarki Wojennej, organów ochrony granic i Milicji Obywtelskiej.

2. Statkiem sportowym, zwanym dalej „statkiem", jest statek używany do żeglugi o charakterze niezarobkowym, którego rodzaj i przeznaczenie do celów sportowych zostały uwidocznione w certyfikacie okrętowym lub w zaświadczeniu o rejestracji statku.

3. Statkiem o napędzie mechanicznym jest każdy statek przeznaczony do żeglugi przy użyciu mechanicznych środków napędowych, chociażby był on wyposażony w pomocniczy napęd żaglowy.

§ 2. Przepisy zarządzenia nie dotyczą wiosłowych łodzi regatowych, kajaków, rowerów wodnych i innych tego rodzaju sportowych jednostek pływających, do których zalicza się również statki z własnym napędem mechanicznym o mocy silników poniżej 5 KM i statki o powierzchni żagla do 7 m^2.

§ 3. Statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa, określonym w niniejszym zarządzeniu.

§ 4. Znajdujące się na statku urządzenia oraz wyposażenie, które obowiązany jest on posiadać, powinny być utrzymane w stanie sprawności i gotowe do użytku.

§ 5.1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia rozróżnia się następujące rodzaje żeglugi morskiej:

1) żeglugę portową i na wodach osłoniętych, tj. żeglugę w granicach portów, na Zalewie Szczecińskim i Roztoce Odrzańskiej,

2) żeglugę przybrzeżną, tj. żeglugę nie przekraczającą 20 Mm od linii brzegu morskiego Państwa Polskiego,

3) żeglugę bałtycką, tj. żeglugę na Morzu Bałtyckim, na Bełtach i Kattegacie oraz na Skagerraku do 10° długości geograficznej wschodniej oraz przez Kanał Kiloński i Łabę do Cuxhaven; równorzędnie z żeglugą bałtycką traktuje się żeglugę na Morzu Czarnym oraz na Morzu Adriatyckim w częściach położonych na północ od równoleżnika 40° szerokości geograficznej północnej;

4) żeglugę małą, tj. żeglugę na Morzu Bałtyckim i Północnym do 8° długości geograficznej zachodniej oraz do 62° szerokości geograficznej północnej, jak również żeglugę na wodach do linii łączącej Ouessant (Francja) i Fastnet (Irlandia),

5) żeglugę wielką, tj. żeglugę na pozostałych obszarach morskich.

2. Rodzaj żeglugi, do której uprawniony jest statek, ustala Koszaliński Urząd Morski, zwany dalej Urzędem.

R o z d z i a ł II

Wymagania technicznego stanu bezpieczeństwa

§ 6.1. Wymagania technicznego stanu bezpieczeństwa statku obejmują wymagania techniczne w zakresie kadłuba, stałych urządzeń i wyposażenia statku.

2. Statek odpowiada wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa jeżeli:

1) został zbudowany, przebudowany lub odbudowany i wyposażony zgodnie z dokumentacją techniczną statku, zatwierdzoną przez Komisję Nadzoru Technicznego Polskiego Związku Żeglarskiego, zwaną dalej Komisją,

2) jego aktualny stan techniczny nie uległ zmianom w takim zakresie, że czyni go niezdatnym do żeglugi.

§ 7. W sprawach nieuregulowanych zarządzeniem stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12. VII. 1968 r. w sprawie bezpieczeństwa morskich statków sportowych (Dz. U. nr 30, poz. 202) oraz inne ogólne przepisy bezpieczeństwa statków.

Rozdział III

Nadzór i przeglądy techniczne, inspekcje i dokumenty bezpieczeństwa

§ 8.1. Nadzór techniczny obejmuje budowę, przebudowę i odbudowę statku oraz jego urządzeń, jak również stan jego kadłuba i wyposażenia w czasie eksploatacji.

2. Budowniczy nowego, odbudowywanego lub przebudowywanego statku, obowiązany jest przed przystąpieniem do budowy przedstawić Komisji:

1) dokumentację techniczną statku, w celu stwierdzenia czy odpowiada ona wymaganiom technicznego stanu bezpieczeństwa,

2) oświadczenie o procesie technologicznym, jaki zamierza zastosować przy budowie statku.

§ 9.1. Nadzór techniczny nad budową, przebudową i odbudową oraz stwierdzanie zgodności stanu technicznego statku z zatwierdzoną przez Komisję dokumentacją — należy do Koszalińskiego Urzędu Morskiego.

2. Urząd może wyrazić zgodę na wykonywanie nadzoru technicznego w zakresie ustalonym w ust. 1 — przez inspektorów technicznych, objętych listą zgłoszoną przez PZŻ.

3. Inspektorzy, o których mowa w ust. 2, działają w trybie i na zasadach określonych w regulaminie wydanym przez PZŻ i zatwierdzonym przez Urząd.

4. Koszty związane z prowadzeniem nadzoru technicznego pokrywa armator statku.

§ 10.1. Aktualny stan techniczny statku w zakresie przewidzianym w § 6 ust. 2 określa Urząd na podstawie protokółów nadzoru technicznego prowadzonego przez inspektorów Urzędu.

2. Przy ustalaniu aktualnego stanu technicznego, o którym mowa w ust. 1, Urząd może uznać orzeczenia techniczne wydane w tym zakresie przez inspektorów technicznych PZŻ.

§ 11.1. W celu stwierdzenia aktualnego stanu technicznego statku, o którym mowa w § 10 ust. 1, oraz w celu stwierdzenia, czy statek odpowiada innym wymaganiom bezpieczeństwa i warunkom uprawiania określonego rodzaju żeglugi — organ inspekcyjny Urzędu przeprowadza inspekcję: wstępną, okresową, dorywczą lub kontrolną.

2. Statek nie może być używany w żegludze, jeżeli nie posiada ważnego dokumentu bezpieczeństwa.

3. Podstawę do wydania lub przedłużenia okresu ważności dokumentu bezpieczeństwa dla statku stanowią protokóły z inspekcji, przeprowadzonej przez inspektorów Urzędu oraz z orzeczenia zdolności żeglugowej PZŻ uznane przez Urząd.

4. Armator (właściciel, użytkownik) zobowiązany jest zgłosić pisemnie statek do inspekcji co najmniej na 3 dni przed terminem inspekcji lub upływem terminu ważności dokumentu bezpieczeństwa.

§ 12.1. Po otrzymaniu zgłoszenia statku do inspekcji Urząd zarządza inspekcję i powiadamia armatora statku, który jest obowiązany w określonym terminie i miejscu przedstawić statek do inspekcji.

2. Podczas inspekcji powinien być obecny armator lub upoważniona przez niego osoba.

3. Urząd przeprowadza inspekcję statku w trybie i na zasadach określonych w regulaminie, wydanym przez Dyrektora Urzędu.

§ 13.1. Inspekcji wstępnej podlega statek nowowybudowany, przebudowany lub odbudowany oraz statek, który przekazany jest innemu armatorowi (właścicielowi, użytkownikowi).

2. Inspekcji okresowej podlega każdy statek co 12 miesięcy.

3. Inspekcje wymienione w ust. 1 i 2 obejmują całokształt stanu bezpieczeństwa łącznie z oględzinami podwodnej części kadłuba.

§ 14.1. Inspekcji dorywczej podlega statek:

1) w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że został on uszkodzony bądź, że nastąpiły zmiany w jego kadłubie lub urządzeniach,

2) jeżeli organ inspekcyjny uzna inspekcję za konieczną ze względu na jego bezpieczeństwo,

3) na żądanie armatora lub Izby Morskiej.

2. Inspekcja dorywcza w zależności od potrzeby i okoliczności może obejmować całokształt spraw bezpieczeństwa statku lub tylko część tych spraw. Jeżeli inspekcja obejmuje zakres wymieniony w § 13 ust. 3, wówczas może ona zastąpić najbliższą inspekcję okresową.

§ 15.1. Inspekcje kontrolne przeprowadzane są w czasie pomiędzy inspekcjami okresowymi według uznania inspektorów organu inspekcyjnego lub kapitanatu (bosmanatu) portu, a zwłaszcza przed wyjściem statku z portu, w celu sprawdzenia, czy statek posiada ważny dokument bezpieczeństwa oraz czy są spełnione warunki bezpieczeństwa, określone w tym dokumencie.

2. W razie stwierdzenia, że statek nie odpowiada warunkom wyszczególnionym w dokumencie bezpieczeństwa — organ inspekcyjny przeprowadzający inspekcję kontrolną winien zatrzymać statek i zabronić dalszej jego eksploatacji do czasu usunięcia wskazanych usterek.

§ 16.1. Armator (właściciel, użytkownik) statku powinien bezzwłocznie zawiadomić organ inspekcyjny Urzędu oraz kapitanat (bosmanat) portu o każdym przypadku uszkodzenia statku, jego urządzeń lub wyposażenia, mających wpływ na bezpieczeństwo statku lub znajdujących się na nim osób.

2. W okolicznościach wymienionych w ust. 1 do czasu przeprowadzenia inspekcji dorywczej i uznania, że statek nadal jest zdatny do żeglugi, ważność dokumentu bezpieczeństwa ulega zawieszeniu.

§ 17. Urząd może w uzasadnionych okolicznościach zwolnić statek od obowiązku dopełnienia niektórych warunków bezpieczeństwa określonych w niniejszym zarządzeniu lub zastosować większe wymagania na czas określony lub na stałe.

§ 18.1. Dokumentem bezpieczeństwa w zakresie całokształtu bezpieczeństwa statku jest „karta bezpieczeństwa" lub „karta bezpieczeństwa typu Ł". Karty te wydawane są na okres nie dłuższy niż 48 miesięcy, przy czym okres ich ważności potwierdza się w terminach ustalonych przez organ inspekcyjny, jednak nie dłuższych niż 12 miesięcy.

2. Dokumentem bezpieczeństwa statku mającego odbyć podróż próbną lub podróż wykraczającą poza uprawnienia wynikające z posiadanej karty bezpieczeństwa — jest „karta bezpieczeństwa na jednorazową podróż", którą wydaje się na czas określonej podróży.

3. Dokumenty przewidziane w ust. 1 i 2 wystawia Urząd według obowiązujących wzorów określonych dla statków morskich.

§ 19. Oryginał karty bezpieczeństwa oraz inne dokumenty dotyczące statku powinny być przechowywane na statku.

Rozdział IV

Przepisy końcowe

§ 20. Za czynności objęte niniejszym zarządzeniem i dokonywane przez Urząd pobiera się opłaty na zasadach określonych odrębnymi przepisami.

§ 21. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR

Koszalińskiego Urzędu Morskiego

mgr Józef Gruszczyński

14

WARUNKI PRENUMERATY Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie. Opłata roczna za prenumeratę 1 egz. Dz. Urz. WRN ze skorowidzem 18,— zł, opłata półroczna bez skorowidza 10,— zł. Opłatę za prenumeratę należy uiszczać z góry w Narodowym Banku Polskim — II Oddział Miejski w Koszalinie, na konto Nr 650-94-2-396. O dokonaniu wpłaty za prenumeratę należy zawiadomić Wydział Budżetowo-Gospodarczy Prezydium WRN w Koszalinie ul. A. Lampego Nr 34, podając równocześnie, za jaki okres i za ile egzemplarzy uiszczono opłatę oraz pod jakim adresem należy kierować wysyłkę. Rachunków nie wystawia się.

Redakcja i Administracja Dziennika Urzędowego — Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie, ul. A. Lampego Nr 34

Cena zł 3,60